

Separata ao Boletim do Exército

MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
SECRETARIA-GERAL DO EXÉRCITO

SEPARATA AO BE Nº 23/2021

PORTARIA – COTER/C Ex Nº 041, DE 20 DE MAIO DE 2021

Aprova a Norma Operacional da Aviação do Exército nº 03/18 – Aeródromo de Taubaté e áreas de instrução.

Brasília-DF, 11 de junho de 2021.



MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
COMANDO DE OPERAÇÕES TERRESTRES

PORTARIA – COTER/C Ex Nº 041, DE 20 DE MAIO DE 2021

Aprova a Norma Operacional da Aviação do Exército nº 03/18 – Aeródromo de Taubaté e áreas de instrução.

O COMANDANTE DE OPERAÇÕES TERRESTRES, no uso da atribuição que lhe confere o inciso VIII do art. 5º do Regulamento do Estado-Maior do Exército (R-173), aprovado pela Portaria do Comandante do Exército nº 514, de 29 de junho de 2010, e de acordo com o que estabelece o art. 44 das Instruções Gerais para as Publicações Padronizadas do Exército (EB10-IG-01.002), 1ª Edição, 2011, aprovadas pela Portaria nº 770, de 7 de dezembro de 2011, resolve:

Art. 1º Aprovar a Norma Operacional da Aviação do Exército Nº 03/18 – Aeródromo de Taubaté e áreas de instrução.

Art. 2º Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Norma Operacional do CAvEx	AERÓDROMO DE TAUBATÉ E ÁREAS DE INSTRUÇÃO	N Op/CAvEx 03 2018

1. FINALIDADE

Regular o funcionamento do aeródromo de Taubaté (SBTA) e das áreas de instrução aérea.

2. OBJETIVOS

a. Definir responsabilidades e funcionamento do aeródromo.

b. Padronizar procedimentos de acionamento, táxi, decolagem/pouso, circuito de tráfego, estacionamento de aeronaves e áreas de instrução.

3. RESPONSABILIDADES E FUNCIONAMENTO

a. Responsabilidades

1) A responsabilidade pela operação do aeródromo é da BAvT por meio da DivAd.

2) O Cmt de Av Ex é a autoridade que tem competência para definir o nível aceitável de segurança operacional das operações.

b. Funcionamento

1) Enquanto Provedor de Serviço de Navegação Aérea (PSNA), o aeródromo de Taubaté presta os seguintes serviços:

- serviço de tráfego aéreo;

- serviço de informações aeronáuticas;

- serviço de meteorologia aeronáutica;

- serviço de telecomunicações aeronáuticas; e

- serviço de navegação e infraestrutura aeronáutica.

2) Os serviços aeronáuticos prestados no aeródromo de Taubaté (SBTA) funcionam, para fins de circulação aérea geral (CAG), em regime de Hl 8, ou seja, das 06h00m às 24h00m (horas local).

3) Caso haja previsão de atividade aérea após as 24h00m, o serviço de controle de tráfego aéreo, o serviço de meteorologia, o serviço de informações aeronáuticas, o serviço de telecomunicações aeronáuticas e o serviço de navegação e infraestrutura aeronáutica prestados às aeronaves do Complexo da Aviação do Exército permanecem até que a última aeronave pouse, sendo o Oficial de Operações responsável por confirmar o término da atividade aérea e autorizar que tais especialistas encerrem as atividades da torre de controle.

4) O serviço contra incêndio é prestado das 0800 horas às 0800 horas e possui norma específica.

4. ACIONAMENTO

a. A chamada para voos previstos em PDV deve conter os seguintes itens:

- matrícula;

- lançamento;

- **spot**;

-POB;

- autonomia;

- tempo; e

- área.

b. A chamada para voos com plano de voo simplificado ou completo deverão seguir fraseologia aeronáutica prevista na MCA 100-16.

5. TÁXI

a. Pátio Norte

1) A saída e o ingresso dos **spots**, de aeronaves de asa rotativa ou asa fixa, deverá ser prioritariamente com proa norte.

2) A critério do piloto em comando, poderá ser coordenado com a TWR, a saída com outra proa, em situações que sejam necessárias (intervenções de manutenção, condições meteorológicas, etc).

3) As aeronaves COUGAR e 725, compulsoriamente, deverão ingressar ou sair do pátio norte via heliponto ou TWY, sendo que só poderão permanecer com as rodas sem tocar o solo, quando fora do pátio.

b. Pátio Sul

1) A saída e o ingresso dos spots, de aeronaves de asa rotativa, deverá ser regulamentada por norma interna das UAe que operam nesse pátio (CIAvEx e BMS), observado-se o seguinte:

a) táxi de saída, conforme a pista em uso, deverá ser:

- RWY 08: para a TWY "S"; e

- RWY 26: para a TWY "S" ou para o quadrado 2, conforme gerenciamento da TWR.

b) táxi de chegada, independentemente da pista em uso, poderá ser, conforme gerenciamento da TWR, a partir da TWY "S" ou do quadrado 2.

2) As aeronaves COUGAR e 725, compulsoriamente, deverão ingressar ou sair do pátio sul via TWY, sendo que só poderão permanecer com as rodas sem tocar o solo, quando fora do pátio.

3) Para voos VFR NOTURNOS, deverão ser observadas as seguintes regras:

a) todos os postes de iluminação do Pátio Sul deverão estar ligados INININTERRUPTAMENTE até o pouso da última aeronave;

b) NÃO poderão ser utilizados os **spots** de numeração 59 e 60 para as atividades de voo VFR NOTURNO em virtude de sua distância reduzida em relação à mureta de isolamento do Pátio Sul;

c) o helicóptero deverá estar com todas as luzes de navegação acesas durante todo o tempo de voo com farol em funcionamento e ligado, conforme legislação vigente;

d) a tripulação deverá estar atenta quanto à inclinação da **TAXIWAY** SUL durante seu taxiamento aéreo a fim de evitar um possível toque da bequilha do cone e cauda com o solo;

e) o taxiamento aéreo para decolagem do HELIPONTO deverá seguir obrigatoriamente o seguinte trajeto: PÁTIO SUL – TWY SUL – PISTA DE ASFALTO – TWY NORTE – LINHA DE TÁXI DO PÁTIO NORTE (linha sul ou central, conforme gerenciamento do controle de tráfego aéreo) – HELIPONTO;

f) o taxiamento aéreo após o pouso final no heliponto deverá seguir obrigatoriamente o seguinte trajeto: HELIPONTO – LINHA DE TÁXI DO PÁTIO NORTE (linha sul ou central, conforme gerenciamento do controle de tráfego aéreo) – TWY NORTE – PISTA DE ASFALTO – TWY SUL – PÁTIO SUL; e

g) caso ocorra alguma pane no farol da aeronave, a tripulação deverá imediatamente informar a TWR-TA e interromper o voo buscando o pouso em segurança.

6. DECOLAGEM/POUSO

- As decolagens e pousos deverão ocorrer dos ou para os seguintes locais, mediante coordenação com a torre: heliponto, pista, **taxiway**, **spot** E, **spot** W, quadrado 1, quadrado 2 e quadrado 3 ou pista de grama.

- Nenhuma aeronave será autorizada a pousar, decolar ou executar procedimento que implique em sobrevoo de outra aeronave.

7. CIRCUITO DE TRÁFEGO

Deverá seguir o previsto na VAC de SBTA.

8. ESTACIONAMENTO DE AERONAVES

a. Pátio Norte

1) Aeronaves de asa fixa deverão estacionar no pátio norte, prioritariamente, no **spot** 33 e alternativamente no **spot** 35. Aeronaves transportando autoridade que necessitem estacionar em frente a torre deverão ser coordenadas com a DivAd com 48 horas de antecedência.

2) Aeronaves de asa rotativa não pertencentes ao CAvEx ou transportando autoridades deverão estacionar no **spot** 16 e, alternativamente, no 18 e 20.

3) A coordenação para que os spots citados estejam desocupados é do Oficial-de-Operações e do "SOLO PIONEIRO".

b. Pátio Sul

1) **Spots** destinados ao CIAvEx (do 55 ao 60) só podem ser ocupados por aeronaves de asa rotativa categoria leve (AS-50, AS-55, AS-65 e semelhantes).

2) Aeronaves de categoria média (AS-32, EC225M, H60 e semelhantes) deverão ocupar exclusivamente os **spots** destinados ao BMS (do 51 ao 54). Excepcionalmente, quando houver necessidade de estacionamento em outra parte do pátio, o deslocamento para colocação e retirada dessa área deverá ser realizado por meio de tratoramento.

3) A colocação e retirada de aeronaves de asa rotativa nas posições de estacionamento (com marcações circulares) localizadas mais a W do pátio sul, deverá ser mediante tratoramento.

4) Para o ingresso de aeronaves de asa fixa no pátio sul deverá ser realizada coordenação prévia com o CAvEx para fins de gerenciamento e autorização.

c. Pernoite e hangaragem

1) Para pernoite, as aeronaves deverão estar estacionadas no hangar.

2) Quando houver necessidade de realizar formaturas noturnas no interior dos hangares, as aeronaves deverão estar hangaradas em outra OM.

9. USO DAS ÁREAS INTERNAS DO AERÓDROMO

a. Pista de asfalto

1) A pista de asfalto será utilizada para pouso e decolagem em concordância com a homologação da pista em documentação aeronáutica; além das operações de pouso e decolagem a pista de asfalto será utilizada para as manobras previstas em manual de manobras da Aviação do Exército com as seguintes ressalvas:

a) para voos de emergência (pane de motor, autorrotação, passagem baixa) serão autorizadas até duas aeronaves realizando as manobras ao mesmo tempo, quando já houver duas aeronaves uma terceira aeronave não será autorizada a executar os procedimentos acima citados; e

b) a prioridade para utilização da pista será regulada pela divisão dos **SLOTs** entre as OM Av Ex, confeccionada pelo E3, e não é responsabilidade do controlador o gerenciamento de quem está utilizando a pista mas tão somente o limite de aeronaves. Na ausência de tal regulação, a prioridade será para aeronave do CIAvEx que esteja realizando voo de ensino com aluno.

b. **Spot** W

1) Período diurno

- Está autorizado o procedimento de pouso e decolagem condicionado ao não sobrevoo da antena da estação meteorológica.

- Mediante coordenação poderá ser autorizada a realização de **hot seat**, se o fluxo de tráfego permitir.

2) Período noturno

- Não está autorizado o uso do **spot** W (mesmo por aeronaves OVN), em função da proximidade com a estação meteorológica.

c. **Spot** E

1) Período diurno

- Está autorizado o procedimento de pouso e decolagem.

- Mediante coordenação poderá ser autorizada a realização de **hot seat**, se o fluxo de tráfego permitir.

- Mediante coordenação será autorizado o uso do **spot** para enganchamento no início da manobra de carga externa e desenganchamento ao final da manobra. Esta operação deverá ser previamente coordenada e a carga somente deverá ser alocada no local após acionamento da aeronave.

2) Período noturno

- Está autorizado o procedimento de pouso e decolagem de aeronaves operando OVN.

- Mediante coordenação poderá ser autorizada a realização de **hot seat**, se o fluxo de tráfego permitir (voo OVN).

- Mediante coordenação será autorizado o uso do **spot** para enganchamento no início da manobra de carga externa e desenganchamento ao final da manobra. Esta operação deverá ser previamente coordenada e a carga somente deverá ser alocada no local após acionamento da aeronave (voo OVN).

d. Pista de grama

1) A pista de grama será utilizada, prioritariamente, para a execução da manobra de pouso corrido das aeronaves AS5O.

2) Poderá ser utilizada, também, para as manobras de Rapel e McGuire.

3) Está proibido o uso da pista de grama para enganchamento ou desenganchamento da carga durante manobra de carga externa, tal medida se faz necessária em função dos danos que esta manobra estava causando na pista de grama.

4) A velocidade máxima para execução da manobra de pouso corrido na pista de grama é de 30 Kt.

5) É proibido o uso da pista de grama quando estiver chovendo.

6) Recomenda-se que a pista não seja utilizada quando estiver molhada, quer em função dos danos ao piso da pista, quer em função da redução do atrito da aeronave com a grama e consequente possibilidade de extrapolar as dimensões da mesma, tal avaliação é responsabilidade do comandante da aeronave.

7) A responsabilidade pela separação da aeronave com a **taxiway** sul durante realização da manobra de pouso corrido é de responsabilidade da tripulação.

e. Quadrado 1

- Poderá ser utilizado para operações de aproximação, decolagem e demais manobras previstas em manual de manobra para voo VFR Diurno e OVN.

f. Quadrado 2

- O quadrado 2 deverá ser utilizado unicamente para operações de aproximações e decolagens do Centro de Instrução de Aviação do Exército para operações VFR Diurno e OVN.

g. Quadrado 3

- Poderá ser utilizado para operações de aproximação, decolagem e demais manobras previstas no manual de manobra para voos VFR Diurno e OVN.

h. **Taxiway** Norte

1) Poderá ser utilizada para táxi, aproximação e decolagem.

2) Está autorizado o uso para manobras de perda de motor dentro do efeito solo.

i. **Taxiway** Sul

1) Poderá ser utilizada para táxi, aproximação e decolagem.

2) Está proibido o uso para manobras de perda de motor dentro do efeito solo.

j. Procedimento para acesso de pessoal à area gramada

1) Somente será autorizada atividade operacional com pessoal em terra na área gramada do setor sul.

2) Preferencialmente no quadrado 3 ou 1.

3) Necessidade de equipamento rádio para contato com a torre (para chamada no pátio e via **taxiway** no caso de viatura).

4) Se houver necessidade de cruzamento da pista, este deverá ser feito em leva única e compulsoriamente acompanhado por aeronavegante.

5) Antes de qualquer ingresso na área gramada e cruzamento da pista, deverá ser realizado contato rádio com a torre ainda no pátio de aeronaves e limitado até a faixa de pedestres.

6) Todo abandono da área para regresso ao pátio, ou deslocamento até outro local, também deverá ser solicitado a torre.

7) Quando da necessidade de ingresso de viatura para levar/buscar pessoal/material, também deverá ser realizado contato rádio com a torre estando ainda no pátio de aeronaves e limitado até a faixa de pedestres. O ingresso e abandono da viatura deverá ser via **taxiway**. Quando autorizado, deverá prosseguir pela pista de asfalto e abandonando esta quando no través do destino (quadrado de instrução ou pista de grama).

8) É proibido a permanência de viatura na área gramada.

9) Checar local antes do abandono (esquecimento de material).

k. Prescrições diversas

1) Manobras de voo em formação, **helocasting**, passagem de comando aérea ou qualquer outra manobra que exija uma coordenação específica deverá ser previamente informada à Divisão de Aeródromo para que sejam feitas as coordenações necessárias.

2) É proibido a operação simultânea de aeronaves realizando voo visual noturno e aeronave com configuração OVN no circuito de tráfego, áreas de instrução interna e pátio de aeronaves.

3) A redução de categoria do serviço de combate a incêndio não fecha o aeródromo e a operação toma-se responsabilidade do operador, exceção feita ao voo de emergência que deverá ser autorizado pelo Comandante do CAvEx.

4) O abastecimento com a viatura da BR, durante período noturno, está condicionado ao atendimento da legislação de segurança trabalhista daquela empresa, particularmente, no que diz respeito à iluminação mínima do aeródromo para a operação de abastecimento.

5) Em caso de inoperância do farol de aeródromo, os voos de aeronaves militares do CAvEx poderão manter as operações desde que para realização de voos locais e que não extrapolem os limites da CTRTA.

10. ÁREAS DE INSTRUÇÃO FORA DO AERÓDROMO

- Conforme Anexo A.

11. FREQUÊNCIAS E INDICATIVOS

- Conforme Anexo B.

12. PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM AERÓDROMO (PEEA)

a. A confecção e atualização do PEAA é responsabilidade da BAVT.

b. O Centro de Operações de Emergência será mobiliado no auditório da Divisão de Aeródromo.

13.PDV

- Conforme Anexo C.

14. PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO DE VEÍCULOS, EQUIPAMENTOS E ACESSO DE PESSOAL NO PÁTIO DE AERONAVES

- Conforme Anexo D.

15. MODELO DE PDV PARA SUBSTITUIR O PVS

- Conforme Anexo E.

1. CIRCUITO DE TRÁFEGO DE TAUBATÉ (CKT - SBTA)

a. Compreende o circuito de tráfego visual no aeródromo de SBTA, no qual, além de pousos e decolagens são também realizadas distintas manobras para os seguintes pontos: RWY, HELPN, TWY Norte, TWY Sul, TWY do ART, Pista de Grama, Quadrados de Instrução de Helicópteros Nr 1, 2 e 3 e os **Spots** "E" e "W".

b. Estas áreas já foram abordadas no corpo da norma e não serão objeto deste anexo.

2. ZONA DE CONTROLE TAUBATÉ (CTR-TA)

a. Limite vertical inferior: solo ou água.

b. Limite vertical superior: FL 075 (inclusive).

c. Limites laterais: conforme constante das Publicações de Informação Aeronáutica **(AIP)** e nas cartas de circulação visual da Terminal São Paulo.

3. ÁREAS DE INSTRUÇÃO DENTRO DA CTR-TA (JURISDIÇÃO DA TWR - TA)

a. As áreas de instrução da Aviação do Exército localizadas dentro da CTR-TA e fora do circuito de tráfego possuem os mesmos limites verticais da CTR-TA:

- limite inferior: solo ou água; e

- limite superior: 7.500 pés de altitude (inclusive).

b. <u>Área TAUBATÉ</u>

1) Limites:

- ao SUL: Rodovia Presidente Dutra (exclusive);

- ao NORTE: Rio Paraíba do Sul (inclusive);

- a LESTE: Rodovia Eng. João Caetano Álvaro Júnior – SP 125, a qual liga Taubaté a Tremembé (inclusive); e

- a OESTE: Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro – SP 123, a qual liga Campos do Jordão a Dutra (inclusive).

2) Local específico de treinamento:

- Quadrado de instrução Estação (22°58'45,6"S - 045°35'21,6"W), localizado junto à margem direita do Rio Paraíba do Sul e a sudoeste da Estação de Tratamento de Esgoto de Taubaté.

c. <u>Área TREMEMBÉ</u>

1) Limites:

- ao SUL: Rodovia Presidente Dutra (exclusive);

- ao NORTE: Rio Paraíba do Sul (inclusive);

- a LESTE: Limite oeste da cidade de Pindamonhangaba (exclusive) e estrada entre Pindamonhangaba e Dutra (exclusive); e

- a OESTE: Rodovia Eng. João Caetano Álvaro Júnior – SP 125, a qual liga Taubaté a Tremembé (exclusive) e limite oeste da cidade de Tremembé (inclusive).

2) Locais específicos de treinamento:

a) Área Restrita de Tremembé (22º 55,215'S - 045º 31,777'W), localizada na alça do Rio Paraíba do Sul, a montante da ponte metálica situada à SO da R de Faz Santa Helena;

b) Quadrado de Instrução Tremembé (22º 54,463'S - 045º 30,262'W), localizado junto a margem direita do Rio Paraíba do Sul e ao sul da Faz Santa Helena;

c) Corredor Tático Ponte – balizado pelo corte do Rio ITAIM, tendo como pontos de referência a sua foz junto ao Rio Paraíba do Sul, a ponte sobre a Rodovia Presidente Dutra e a represa do Departamento de Agronomia da UNITAU; e

d) RPAP_TREVO (22°51'42.37"S - 45°35'7.87"W) **(A SER CONFIRMADA E COORDENADA)**. RPAP em terreno montuoso no setor norte, localizado próximo ao trevo que junta à estrada que segue de Pindamonhangaba para Campo do Jordão e a Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro.

e) Área PINDA

1) Limites:

a) ao SUL: Rodovia Presidente Dutra (exclusive);

b) ao NORTE: Rio Paraíba do Sul (inclusive);

c) a LESTE: Siderúrgica VIBASA (exclusive); e

d) a OESTE: Limite oeste da cidade de Pindamonhangaba (inclusive) e estrada entre Pindamonhangaba e DUTRA (inclusive).

2) Local específico de treinamento:

- Quadrado de Instrução Pinda (22°53'21.64"S – 045°25'40.0"W), localizado junto a margem direita do Rio Paraíba do Sul e ao sul da Faz Santa Helena.

4. ÁREAS DE INSTRUÇÃO FORA DA CTR-TA (JURISDIÇÃO DA TWR-TA)

a. ÁREA RESTRITA PIONEIRA (SBR416)

1) Espaço aéreo condicionado, de caráter permanente, constante nas **AIP** e nas Cartas Aeronáuticas, destinado a voos de aeronaves militares, onde a circulação aérea geral só poderá ingressar após coordenação antecipada com a TWR-TA e mantendo permanente comunicação bilateral.

2) Na porção da SBR 416, localizada fora da CTR-TA, os serviços prestados pela TWR-TA serão somente os de informação de voo e de alerta.

3) Limites:

a) limite vertical inferior: solo ou água;

b) limite vertical superior: 4.000 pés (inclusive); e

c) limite lateral: conforme constante das Publicações de Informação Aeronáutica **(AIP)**, constitui-se de um polígono originado pelos pontos das coordenadas desde 2257.11S/04518.56W;

2306.78S/04458.5l W; 2317.96S/04511.59W; 2321.21S/04517.68W; 2315.60S/04527.31W; 2309.43S/04534.15W; 2305.44S/04535.13W; para o ponto de origem.

4) A área PIONEIRA divide-se nas áreas a seguir discriminadas:

a) Área LAGOINHA

(1) Limites

- Compreendida entre os limites "N" e "E" da SBR 416 e a Rodovia Oswaldo Cruz – SP 125/BR383 (INCLUSIVE), que liga Taubaté a Ubatuba. Área utilizada para realização de pistas de navegação em voo tático (desenfiado) e progressão OVN.

(2) Locais específicos de treinamento **(A SEREM CONFIRMADOS E COORDENADOS):**

(a) RPAP ALFA (23°03'28.85"S / 45°20'11.33"W). Localizada a sul da Serra Quebra Cangalha e a norte do Bairro do Mandutinho (Lagoinha). Está afastada 10 NM de SBTA na magnética 095°. Área utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso;

(b) RPAP BRAVO (23°02'53.34"S / 45°16'26.16"W). Localizada a sul da Serra Quebra Cangalha e a norte do Bairro do Mandutinho (Lagoinha). Está afastada 13,5 NM de SBTA na magnética 093°. Área utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso;

(c) RPAP CHARLIE (RPAP FIO – 23°8'33.44"S / 45°19'5.14"W) Localizada a sul do Bairro do Mandutinho (Lagoinha) e a norte da localidade de São Luis do Paraitinga. Está afastada 13 NM de SBTAna magnética 120°. Área utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso;

(d) RPAP DELTA (RPAP CACHOEIRA DOS PINTOS – 23°10'28.41"S / 45°19'1.90"W). Localizada a sul do Bairro do Mandutinho (Lagoinha) e a norte da localidade de São Luis do Paraitinga. Está afastada 14 NM de SBTA na magnética 127°. Área utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso; e

(e) HLPN ELEVADO SÃO LUIS (23°11'43.06"S / 45°17'1.81"W). Localizada a nordeste de São Luis do Paraitinga (afastada 3 NM) e a sul do Rio Paraitinga. Está afastada 16 NM de SBTA na magnética 126°. Área utilizada para treinamento de pouso OVN em heliponto elevado.

b) Área REDENÇÃO

- Compreendida entre os limites "S" e "W" da SBR 416 e a Rodovia Oswaldo Cruz - SP 125/BR383 (EXCLUSIVE), que liga Taubaté a Ubatuba.

NOTA: dentro dessas duas áreas, existem ainda outras subáreas utilizadas para voos de aeronaves da Av Ex: **São Luiz do Paraitinga (SLP), Morro Grande (MGD) –** utilizada particularmente para treinamento da manobra de pouso em heliponto elevado nas coordenadas: 23°06,753'S - 045°24,992'W, **Serra do Quebra Cangalha (QCG) e Catuçaba.**

c) Área REGISTRO **(A SER CONFIRMADA E COORDENADA)**

(1) Limites:

- ao SUL: Serra da Redenção (exclusive);

- ao NORTE: Serra da Piloa (inclusive);

- a LESTE: Morro Grande (exclusive);

- a OESTE: Serra do lambeiro (exclusive); e

- coordenadas: 23°06'36,05"S / -45°35'37.14"W, -23°06'38.13"S / -45°24'42.78"W, -23°11'35.94"S / -45°35'38.46"W e -23°11’38.03"S / -45°24'43.70"W.

(2) Locais específicos de treinamento:

(a) área de treinamento AEROMODELO (23°8'16.89"S / 45°28'47.22"W). Área civil denominada "Toca do Aeromodelista". Utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso, embarque e desembarque de tropa diurno e noturno. NÃO É PERMITIDO POUSO NA PISTA DE ASFALTO. Aeronaves de grande porte devem evitar o pouso próximo ao telheiro do local;

(b) RPAP REGISTRO (23°8'22.01"S / 45°29'54.39"W). Localizada no bairro do Registro, sendo utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso;

(c) RPAP ECO (23°07'28.96"S / 45°33'25.53"W). Localizada a oeste do bairro do Registro (afastada 3,5 NM) e a sul da Serra da Piloa, sendo utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso. Atenção com linhas de alta tensão a norte da área (afastadas 0,5 NM); e

(d) RPAP FOXTROT (23°9'23.53"S / 45°31'32.60"W) Localizada a oeste do bairro do Registro (afastada 2 NM), sendo utilizada para treinamento de RPAP em terreno montuoso.

5. ÁREAS DE INSTRUÇÃO FORA DA CTR-TA (JURISDIÇÃO DO APP-SP OU APP-GW)

As áreas de instrução abaixo, encontram-se localizadas fora da jurisdição da TWR-TA e, terão a sua utilização sujeita a coordenação prévia da TWR-TA com os órgãos de controle responsáveis.

Todas essas áreas, possuem os seguintes limites verticais:

- limite inferior: solo ou água; e

- limite superior: 7.500 pés de altitude (inclusive), exceto a área de Pico Agudo.

a. Área CAÇAPAVA (CPV)

1) É limitada, lateralmente, da seguinte forma:

- ao SUL: Rodovia Presidente Dutra (exclusive);

- ao NORTE: Rio Paraíba do Sul (inclusive);

- a LESTE: Cidade de Caçapava; e

- a OESTE: Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro – SP 123, a qual liga Campos do Jordão a DUTRA (exclusive).

2) Local específico de treinamento:

a) Quadrado de Instrução de Areal (23°02' 05,82"S - 045°39'36"W), localizado junto à margem direita do Rio Paraíba do Sul e ao norte da R da Fábrica da Volkswagen;

b) Área Restrita PADRE (23° 8'1.08"S - 45°41'56.51"W) **(A SER CONFIRMADA E COORDENADA),** localizado a sul da cidade de Caçapava e a norte da Rodovia Carvalho Pinto. Área requer contato prévio das OM Av Ex para autorização de pouso no local;

c) Área de pilotagem tática EUGÊNIO DE MELO (23°7'34.19"S - 45°48'19.96"W) **(A SER CONFIRMADA E COORDENADA)**, localizada a norte do distrito de Eugênio de Melo e a sul do Rio Paraíba. A área pode ser dividida em duas subáreas devido à extensão da mesma. Área requer contato prévio das OM Av Ex para autorização de pouso no local; e

d) 6º Batalhão de Infantaria Leve – 6º BIL (23°5'59.53"S / 45°42'46.83"W) **(A SER CONFIRMADA E COORDENADA)**. Localizada na cidade de Caçapava. Área prevista para treinamento de RPAP em área urbana. Requer contato prévio com o S/3, existindo limitação de horário imposto devido aos distúrbios sonoros.

b. Área ROSEIRA

1) É limitada, lateralmente, da seguinte forma:

- ao SUL: Rodovia Presidente Dutra (exclusive);

- ao NORTE: Rio Paraíba do Sul (inclusive);

- a LESTE: Siderúrgica VIBASA (exclusi.ve); e

- a OESTE: Junção do Rio Paraíba do Sul – estrada de ferro – Rodovia Dutra.

2) Local específico de treinamento:

- Quadrado de Instrução de Roseira (22° 52'00"S - 045° 19'30,9"W), localizado junto a margem direita do Rio Paraíba do Sul e ao sul da Faz Santa Helena.

c. Área PICO AGUDO

- Compreende a elevação situada ao norte do Rio Paraíba do Sul, na região da Serra da Mantiqueira à oeste da região denominada "V" da serra (corte da estrada Taubaté - Santo Antônio do Pinhal - Campos do Jordão).

- Limite Vertical: do Solo a 7000 Ft de altitude.

NOTA: quando da aproximação para esta área for constatada qualquer atividade de prática de voo livre, como **paraglider**, asa delta e parapente, a missão/instrução deverá ser cancelada.

d. Área 5º BIL (22°44'4.13"S / 45° 6'29.31"W).

Localizada na cidade de Lorena. Área prevista para treinamento de RPAP em área urbana. Requer contato prévio com o S/3, pouso autorizado somente para HM-1 e HA-1 devido ao espaço do campo de futebol e construções próximas.

6. PROCEDIMENTO DE ACESSO E REGRESSO DAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO.

a. Para deslocamento até os quadrados de instrução localizados dentro da CTR-TA o piloto deverá tomar proa direta para a área e acusar na vertical da área e para o abandono da mesma.

b. Caso a tripulação decida por extrapolar o tempo de voo previsto, esta deverá informar a TWR-TA sob pena de que o PEAA seja acionado. É responsabilidade da tripulação adotar as medidas necessárias para realização deste contato.

c. Para deslocamento até os quadrados de instrução localizados fora da CTR-TA o piloto deverá ingressar na ROTA **MIKE** e livrá-la quando estiver no través da área.

d. A transferência entre Órgãos de Controle sé dará na posição PEDÁGIO DUTRA e na posição TREVO CAMPOS, ou ainda, em outro ponto coordenado e informado pelo órgão de controle transferidor.

e. O deslocamento para as áreas de instrução à norte de CTR-TA será com proa direta devendo a tripulação reportar vertical do Rio Paraíba do Sul para transferência.

1. FREQUÊNCIAS AERONÁUTICAS

a. Solo: 121,70
b. Torre: 119,90
c. Controle: 119,90
d. Tática entre aeronaves (VHF): 139,50 / 140,00
e. NDB: 430

2. INDICATIVOS DAS AERONAVES

- 1º BAvEx: FALCÃO
- 2º BAvEx: GUERREIRO
- 3º BAvEx: PANTERA
- 4º BAvEx: ONÇA
- CIAvEx: PÉGASUS
- Btl Mnt Sup Av Ex: DRAGÃO

3. INDICATIVOS DIVERSOS

- Equipe de Saúde: BRANCO
- Bombeiro: FAÍSCA
- Chefe do Bombeiro: VERMELHO
- Oficial de Operações: OPERAÇÕES
- Piloto de Prova: PROVA Nr ___
- Piloto de Teste: TESTE Nr ___

1. PLANO DIÁRIO DE VOO

a. Especificamente, para as aeronaves da Av Ex, fica estabelecido nesta que o PDV (desde que confeccionado conforme modelo do item 2.3.5) poderá ser aceito pelos referidos órgãos ATC em substituição ao PVS desde que os lançamentos estejam previstos **exclusivamente para voos partindo de SBTA** e a serem realizados nos seguintes espaços aéreos: CTR-TA, CTR-GW, CTR-SJ e no espaço aéreo compreendido nas projeções laterais da TMA-SP.

b. O PDV deverá ser encaminhado, pelas U Ae do CAvEx à Sala AIS-TA até as 18:00h (local) do dia anterior, para que o AIS possa planejar e efetuar os lançamentos de PVS para o próximo dia.

c. Fica estabelecido que o PDV terá os mesmos dados de um PVS, portanto suas atualizações (DLA, CHG, CNL) e validade serão as mesmas estabelecidos pela ICA 100-11 (Plano de Voo) e MCA 100-11 (Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo).

NOTA 1: caso o voo constante em PDV tenha previsão de atraso superior a 45 minutos, a Seção de Operações (3ª Seção) de cada U Ae, ou o Piloto em Comando, deverá entrar em contato diretamente com a AIS-TA, para repassar o novo horário estimado de decolagem, devendo, esta ligação, ser realizada em até 35 minutos depois da ETD, caso contrário, deverá ser confeccionado pela tripulação, via sala AIS-TA, um Plano de Voo Simplificado ou Completo, conforme o voo ou espaço aéreo a ser voado.

NOTA 2: em ato contínuo, o operador da AIS-TA repassará a informação da nova EOBT ou outras modificações à TWR-TA.

d. Caso exista a necessidade, por parte de cada U Ae, da realização de qualquer alteração em voo previsto que já tenha ultrapassado os 35 minutos após a EOBT ou de inclusão de novo lançamento, a Seção de Operações (3ª Seção) de cada U Ae deverá encaminhar, com antecedência mínima de 45 minutos, um PDV ESPECIAL à SALA AIS-TA

e. No PDV, para que seja aceito como PVS, deverão constar, no mínimo, todas as informações conforme o ANEXO E.

2. POUSOS E DECOLAGENS NO COMANDO MILITAR DO SUDESTE (CMSE)

a. Nas missões onde há necessidade de pouso no CMSE para embarque/desembarque de autoridades, as aeronaves das U Ae do CAvEx poderão executar o pouso e a subsequente decolagem dentro da mesma previsão de escala de voo ou Plano de Voo, desde que não ocorra o corte dos motores.

NOTA: no PDV, deverá constar a seguinte observação no campo Descrição: "pouso no CMSE para embarque (ou desembarque) de autoridade".

b. Com a finalidade de manter elevada a segurança operacional, o piloto que tiver a necessidade de prosseguir para o CMSE deverá informar, antes da decolagem, e por radiotelefonia, a necessidade de pouso naquela localidade para que os órgãos ATC possam executar as coordenações e controles necessários.

Antes da decolagem do CMSE, o piloto deverá informar a intenção de decolagem por radiotelefonia ao órgão ATC e aguardar instruções do mesmo para, então, prosseguir no procedimento de decolagem.

NOTA: no momento do contato, antes da decolagem, o piloto deverá informar, obrigatoriamente, a nova quantidade de pessoas a bordo (POB).

3. MISSÕES DE TREINAMENTO DE VOO IFR

Os treinamentos de voo IFR, nas CTR-TA, CTR-SJ e CTR-GW, poderão ser realizados nos períodos diurno ou noturno, em condições VMC ou IMC, com as aeronaves executando os procedimentos IFR (SID e IAC) propostos pelo piloto à TWR-TA (desde que constantes do PDV) durante a chamada inicial para o acionamento, podendo ser solicitada, também, a vetoração radar para o procedimento em uso.

NOTA 1: os voos de treinamento em condições IMC serão realizados, somente, por aeronaves homologadas IFR e tripulação em concordância com as normas vigentes para voo IFR.

NOTA 2: a realização dos voos de treinamento citados acima, nas CTR-SJ e CTR-GW estará sujeita a coordenação da TWR-TA com o APP-SP ou APP-GW, respectivamente, por ocasião da chamada inicial quando do acionamento, ainda no solo em SBTA, e depende da aprovação desses últimos órgãos ATC que irão considerar a situação do tráfego naquelas localidades.

4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

a. Definições

1) Corredor

Designação Genérica das Rotas Visuais, utilizada em substituição à expressão Rota Especial de Aeronaves em Voo Visual (REA) e Rota Especial de Helicópteros (REH).

2) Lançamento

É a informação constante no Plano Diário de Voo (PDV) na qual o Comandante da Unidade Aérea autoriza ou determina que um voo (evento) ocorra. Contempla os dados necessários para a realização de um voo de instrução ou operacional com o objetivo de melhorar e facilitar o controle do espaço aéreo sob responsabilidade do APP-SP, APP-GW e da TWR-TA.

3) Portão de Entrada/Saída

Espaço Aéreo definido para disciplinar a entrada/e ou saída de uma CTR ou de uma ATZ controlada ou não.

NOTA: com a finalidade de precisar os pontos de ingresso e abandono, os Portões de entrada e saída definidos conforme AIC específica para as áreas de jurisdição dos órgãos ATC, terão as dimensões laterais de 1,0 NM (0,5 NM para cada lado do seu eixo).

4) Rota Especial de Aeronaves em Voo Visual (REA)

Trajetória de voo VFR, com dimensões laterais de 3NM (1,5 NM para cada lado de seu eixo), apoiada em pontos geográficos visuais no terreno, indicada como referência para orientação de voo visual de aeronaves (aviões e helicópteros), disposta em forma de corredor e de maneira a não interferir nos procedimentos IFR e no tráfego local dos aeródromos.

5) Zona de Controle (CTR)

Espaço Aéreo Controlado, que se estende do solo ou água até um limite superior especificado, com a finalidade de conter os Procedimentos IFR de pouso e decolagem.

Abreviaturas

APP-SP	Controle de Aproximação de São Paulo
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
ATZ	Zona de Tráfego Aéreo
Av Ex	Aviação do Exército

U Ae	Unidade Aérea
CAvEx	Comando de Aviação do Exército
CTR	Zona de Controle
IFR	Regras de Voo por Instrumentos
IMC	Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos
PDV	Plano Diário de Voo
PVC	Plano de Voo Completo
PVS	Plano de Voo Simplificado
REA	Rotas Especiais de Aeronaves em Voo Visual
APP-GW	Controle de Aproximação de Guaratinguetá
TWR-TA	Torre de Controle de Aeródromo de Taubaté
VFR	Regras de Voo Visual
VMC	Condições Meteorológicas de Voo Visual

1. FINALIDADE

Evitar incursões em pista e ocorrências de solo na área operacional que compreende a área ao redor da pista de pouso delimitada pela cerca incluindo os hangares, a área externa ao hangar (voltada para o pátio de aeronaves), a faixa de trânsito de viaturas (no pátio de aeronaves), o pátio de aeronaves (norte e sul), a **taxiway** norte e sul, a área gramada ao norte e ao sul da pista, a **taxiway** do aeroclube e o pátio do aeroclube.

2. OBJETIVOS

a. Definir procedimentos para operação de veículos no pátio de aeronaves.

b. Definir procedimentos para operação de equipamentos no pátio de aeronaves.

c. Definir procedimentos para acesso de pessoas ao pátio de aeronaves.

d. Definir procedimentos para alocação e balizamento de aeronaves no pátio.

e. Definir procedimentos relacionados a abastecimento de aeronaves na área operacional.

f. Regular os procedimentos de segurança envolvendo atividades no pátio de aeronaves, pista e área gramada.

3. PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÃO DE VEÍCULOS NO PÁTIO DE AERONAVES

a. O acesso de veículos ao pátio de aeronaves é autorizado pela entrada entre o bombeiro e a torre no pátio norte, e pelo BMS no pátio sul, sendo que a velocidade máxima de qualquer tipo de veículo é de 30 Km/h na faixa de trânsito de viaturas e de 20 Km/h para deslocamentos dentro do pátio de aeronaves e nas **taxiway**. Quando o acesso por esses locais se dê com a intenção do veículo se deslocar apenas pela faixa de trânsito (sem ultrapassar a faixa de pedestres) até próximo de algum hangar, não há necessidade do responsável pela cancela ou portão solicitar tal ingresso para a torre.

b. No caso do veículo não possuir medidor de velocidade, este deverá deslocar-se na velocidade de um homem andando.

c. A limitação de velocidade supramencionada não se aplica a veículos atuando em resposta à situação de emergência. Deve-se ressaltar, também, que veículos atuando em resposta à situação de emergência devem ter prioridade de tráfego dentro da área operacional.

d. As viaturas transitando no pátio de aeronaves deverão permanecer com o pisca alerta ligado.

e. Veículos no pátio de aeronave devem obedecer o que segue:

1) se estiverem com motor ligado o motorista deverá estar na cabine, o veículo deverá estar com freio de estacionamento acionado, marcha em neutro e rodas alinhadas; e

2) caso o motorista não esteja na cabine, o veículo deverá estar desligado, freio de estacionamento acionado, a marcha em neutro e rodas alinhadas;

f. É proibido parar ou estacionar viatura em frente a veículos de abastecimento ou de emergência, nas linhas de táxi, na entrada do pátio norte e sul, ou em frente as instalações dos bombeiros.

g. A torre Taubaté não controla os veículos militares das OMAVEX circulando no pátio de aeronave, uma vez que os mesmos não possuem equipamento rádio.

h. Somente os veículos de reboque (trator) e TASA podem permanecer estacionados no pátio de aeronaves e, neste caso, o local previsto é em frente ao hangar e a norte da faixa de trânsito de viaturas, próximo da parede do hangar. Estes veículos deverão estar com freio de estacionamento acionado e com calço nos dois lados da roda.

i. Não é permitido que veículo transite sobre mangueiras durante atividade de abastecimento de aeronave.

j. Dentro do pátio de aeronaves, a execução de marcha a ré por veículos, somente deverá ocorrer se imprescindível e, neste caso, deverá obrigatoriamente haver balizamento por pessoal em terra.

k. É proibido o tráfego de veículo pela retaguarda de aeronaves acionadas.

l. Durante o tráfego de veículo dentro do pátio de aeronave a prioridade SEMPRE SERÁ DA AERONAVE, devendo o veículo parar a uma distância segura (fora de linha de táxi) e aguardar a passagem da aeronave para continuar seu deslocamento.

m. Todo motorista do complexo da Av Ex deverá ter conhecimento desta norma, sendo responsabilidade da Organização Militar ao qual o militar pertence ministrar instrução aos seus motoristas.

n. Todo veículo que necessite trafegar além da faixa de trânsito de viaturas deverá ter embarcado um militar aeronavegante ou um motorista que tenha recebido treinamento específico que o habilite a manobrar uma viatura no pátio de aeronaves. Este treinamento específico deve capacitar o motorista na área de prevenção de acidentes, fraseologia aeronáutica e conhecimento das características operacionais do aeródromo de Taubaté. Os motoristas que frequentarem este estágio deverão ser publicados em BI da OM.

o. O veículo que for realizar alguma atividade com aeronave que esteja no pátio, deverá parar na linha externa do **spot** de modo a evitar uma eventual colisão com pá. Qualquer posicionamento diferente deste deverá ser balizado por pessoal em terra.

p. A permanência de viatura TASA, estacionada em frente ao hangar e a norte da faixa de trânsito de viaturas, próximo da parede do hangar, é de responsabilidade da OM e deverá estar com as identificações de transporte de combustível para que possa ser identificada pelos militares do bombeiro.

q. Todo veículo que pretenda adentrar a área gramada (norte ou sul da pista) ou pista deverá estar portando rádio durante todo o período e seu acesso estará condicionado as coordenações com a frequência solo.

r. Somente a viatura de abastecimento e o reboque de aeronaves estão autorizados a solicitar cruzamento da pista, demais atividades deverão ser realizadas pelas vias de acesso externa. Para a execução deste cruzamento o condutor do veículo, OBRIGATORIAMENTE, deverá estar portando rádio.

s. O cruzamento da pista sempre se dará em duas fases:

1) Inicialmente receberá autorização na frequência do solo para ingresso no pátio e deslocamento até o ponto de abandono do pátio para ingresso na **taxiway**; e

2) Estando na posição para ingresso na **taxiway** fará novo contato com solo para ingresso e cruzamento.

t. Os veículos que realizam o corte de grama deverão estar acompanhados por pessoal com equipamento rádio durante todo o período em que estiver realizando o serviço, caso contrário, deverá ser realizada coordenação entre a torre de controle e os usuários do complexo restringindo ou mesmo proibindo a atividade aérea no local e confeccionando o gerenciamento do risco.

u. A fim de preservar os equipamentos instalados (auxílios à navegação e estação meteorológica) na área operacional o corte de grama com veículo (trator) deverá manter afastamento mínimo de 2 metros destes equipamentos. O corte dentro desta área deverá ser realizado com equipamento portátil.

v. Quando houver necessidade de cruzamento de viatura para a área gramada com a finalidade de transportar material para apoiar manobras realizadas nos quadrados ou pista de grama, a mesma não poderá permanecer no local durante a execução da atividade.

w. Veículos de empresas prestadoras de serviços especializados de infraestrutura aeronáutica somente serão autorizados a ingressar nos pátios ou nas áreas de manobra após coordenação prévia com a Div Adrm.

4. PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS NO PÁTIO DE AERONAVES

a. Nenhum tipo de equipamento de apoio ao solo poderá permanecer dentro do pátio de aeronave após seu uso.

b. Caso haja necessidade de guarda do material em área externa do hangar, este deverá estar devidamente alocado próximo a parede do hangar, com calços quando possuir rodas e devidamente fixado se houver risco de deslocamento.

c. Durante atividades de manutenção, o equipamento de apoio ao solo não poderá estar interferindo no táxi ou acionamento de outra aeronave.

d. Em todas as atividades na área do pátio de aeronaves, pessoal e equipamento, deverão estar posicionados dentro da área demarcada do **spot**, de modo a evitar interferência no táxi de outras aeronaves. Equipamentos que apresentem risco de deslocamento deverão estar calçados ou ancorados conforme a necessidade.

5. PROCEDIMENTOS PARA ACESSO DE PESSOAL AO PÁTIO DE AERONAVES

a. O acesso de civis e militares não aeronavegantes ao pátio de aeronaves somente é permitido se o mesmo estiver devidamente acompanhado por oficial ou S Ten/Sgt de uma OMAv Ex, sendo que, a Organização Militar pela qual o civil ou militar não aeronavegante adentrar o pátio, será responsável pelo mesmo enquanto este permanecer no pátio. Da mesma forma, será responsabilidade desta Organização Militar informar e cobrar as regras de segurança.

b. Em todos os casos as aeronaves em fase de táxi terão prioridade, devendo o pedestre, parar a uma distância segura em relação ao rotor da aeronave, preferencialmente dentro de uma aérea demarcada como **spot** até que a mesma livre a área.

c. No caso de desprendimento de algum material no pátio de aeronaves, em hipótese alguma, o militar ou civil deverá correr atrás do mesmo sem antes observar e ter certeza de que não há aeronave taxiando. Da mesma forma não se deve correr atrás de material que vá em direção ao rotor de cauda da aeronave sob pena de ocorrer uma colisão com o mesmo.

d. Não é permitido a aproximação de pessoal, veículo ou equipamento em tomo de aeronave com luz anticolisão acesa, rotores em movimento ou em táxi, sem a ciência e autorização da tripulação da aeronave.

e. É proibido fumar no pátio de aeronaves mesmo que no interior de viaturas.

6. PROCEDIMENTOS PARA ALOCAÇÃO E BALIZAMENTO DE AERONAVES NO PÁTIO

a. A alocação de aeronaves no pátio é responsabilidade de cada OM, respeitando a distribuição de **SPOT** de acordo com Norma Operacional específica.

b. Aeronaves não pertencentes ao complexo da Av Ex serão alocadas da seguinte forma: aeronaves de asa fixa serão direcionadas para o **SPOT** 33 e aeronaves de asa rotativa deverão ser

direcionadas para o **SPOT** 20. Nestes casos, haverá balizamento de pessoal da Divisão de Aeródromo.

c. O balizador deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave.

d. No caso da Av Ex, o balizador não é responsável pela colocação ou retirada dos calços.

e. O balizador somente poderá abandonar sua posição de balizamento e aproximar-se da aeronave se os rotores ou hélices já estiverem parados.

f. O Oficial de Operações é o responsável por fiscalizar o correto posicionamento de aeronave não pertencente ao complexo da Av Ex devendo cobrar a colocação dos calços após a completa parada dos motores.

g. Giros de risco, no pátio norte, que requeiram posicionamento de viaturas do bombeiro serão realizados, no **SPOT** 01 ou 39 (**SPOTS** das extremidades do pátio).

h. Giros de risco, no pátio sul, que requeiram posicionamento de viaturas do bombeiro serão realizados no **SPOT** 53.

Os campos do PDV, para serem aceitos corno PVS, deverão conter **"no mínimo"** as seguintes informações:

- Lançamento do Voo (Lanç)
- Indicativo de Chamada (ID)
- Matrícula da Aeronave (Anv)
- Piloto em Comando (lP)
- Aeródromo de destino (AD DEST)
- Aeródromo de Alternativa (AD AL1)
- Equipamento (EQP)
- Rota/Área
- Velocidade (Veloc)
- Nível de Voo/Altitude
- Hora "ZULU" do Decolagern (EOBT)
- Estimado de Tempo de voo (EET)
- Abastecimento/Autonomia (Abast/Aut)
- POB
- Missão (Conforme código de missões da Av Ex)
- Legendas
- Telefone da U Ae
- Nome/Assinatura do Cmt da U Ae

Lanç	ID	Anv	IP	2P	MV	ADDEST	ADALT	EQP	Rota/Área	Veloc	Nível/Altitude	EOBT	EET	Abst/Aut	POB	Missão	LEGENDAS
O1	Falcão 02	EXB5002	AAA	BBB	CCC	SBTA	SDPD	SIC	DCT Área Pinda	N0I00	VFR I000AGL	1400	0100	856kg 3h30'	4	EMGI	-
02	Pégasus 08	EXB1008	BBB	NNN	000	ZZZZ	SBSJ	S IC	DCT Paraibuna	N0II0	VFR 500AGL	1420	0100	856 kg 3h30'	3	CPC	(4)
03	Pégasus 05	EXB1005	CCC	FFF	GGG	SBTA	SDPD	SIC	CKT SBTA	N0!IO	VFR I000AGL	1600	0120	856 kg 3h30'	6	EMG3	-
04	Teste 99	EXB4002	DDD	JJJ	KKK	SBTA	SBGW	SDHU/C	SBS JISB GW	N0I00	Treinamento IFR	1600	0130	856 kg 3h30'	3	IFR	(1) (3)
05	Guerreiro 09	EXB2009	EEE	QQQ	RRR	SBTA	SBSP	SDHUIC	CMSE	N0I00	A045	1600	0115	856 kg 3h30'	3	TmpAut	(2)
06	Falcão 19	EXBI0l9	FFF	sss	TTT	SBFL	SBJV	SIC	Vide Legenda	N0I00	I000AGL	1615	0240	856 kg 3h30'	4	TmpAut	(5)

(1) Treinamento ILS em SJC e NDB em GGT.

(2) TGL no CMSE para embarque de autoridade/DCT REA MIKE DCT REH.

(3) VFR DCT SJC IFR F080 DCT GGT F070 VFR A045 DCT / EFETUA 02 PROCEDIMENTOS EM SBSJ E 01 PROCEDIMENTO EM SBGW.

(4) AD DESTINO: 23°23' S / 045°39' W

(5) Tripulação deverá confeccionar FPL na sala AIS ou via Sistema SIGMA, conforme rotas para os trechos a serem voados.

NOTA 1: sempre que o espaço destinado para qualquer informação necessária no PDV seja insuficiente para detalhar o previsto, a U Ae deverá inserir urna legenda e descriminar logo abaixo, como mostrado no exemplo acima, principalmente os dados referentes a Rota, conforme a MCA 100-11.

NOTA 2: sempre que o Aeródromo de destino não possuir indicador de localidade, deverá ser inserida urna legenda e discriminar abaixo as coordenadas do local de pouso.

NOTA 3: caso a Seção de Operações da UAe não disponha da rota que será efetuada trela pela Anv, criar uma legenda indicando que deverá ser confeccionado o plano de voo.